



May 2013  
Issue 37

# Japan P&I Newsletter

## ジャパン P&I ニュースレター

編集:日本船主責任相互保険組合 広報委員会 〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町2丁目15番14号 Tel:03-3662-7210 Fax:03-3662-7207

### 目次/CONTENTS

1. ー信頼される世界の JPI へー 2013 保険年度 契約更改のご報告と御礼  
ー JPI's CHANGE (Credible, Highly-Acknowledged, Networking & Glocalized Experts) ー … 1
2. 衝突事故とその防止対策  
Collisions and How to Avoid Them …… 4
3. 損害調査部のクレーム処理体制変更のおしらせ  
Introduction of "Crew Claims Team" in GROUP I, CLAIMS DEPT., Tokyo Principal Office …… 9
4. ホームページが生まれ変わりました!  
Renewal of JPI's Website …… 10
5. 組織変更と人事のおしらせ  
Change of Organisation and Personnel …… 12

1

### ー信頼される世界の JPI へー

2013 保険年度 契約更改のご報告と御礼

### ー JPI's CHANGE

(Credible, Highly-Acknowledged, Networking & Glocalized Experts) ー

Appreciation for the understanding and dedication of the Members of the Association, and a Report on the 2013 Policy Year Renewal.

平素は組合運営に格別のご支援をいただきまして、誠にありがとうございます。

昨今の組合員の皆さまの経営環境は、懸念材料の山積するヨーロッパに端を発する世界経済の停滞によって外航船、内航船ともに海運市況が低調であるため、いまだに厳しいものと理解しております。

このような状況の中、2013 保険年度の保険料率については、外航船保険は、2012 保険年度の保険成績、新財務計画の推進、その他様々

I would like to express our deepest appreciation to all our Members for their dedicated support.



常務理事 志田正義

Masayoshi Shida, Executive Director

な要素を考慮したうえで、IGクラブ間では最も低い5%のゼネラル・インクリースを実施させて頂きましたが、再保険コストの引上げもあり、外航組合員の皆さまには厳しいご負担をお願いさせて頂きました。

一方、内航船保険は、2012 保険年度の保険成績も安定していたため前年度と同様に据置きといたしました。(2012年11月26日発行の「P&I 特別回報」第12 - 018号もご参照下さい。)

2013 保険年度の更改では、引き続き他のIGクラブ、損保各社との競争が激しい状況ではありましたが、外航船は89.4百万トン、内航船は2.6百万トン、計92百万トンで新たなスタートをきることができました。皆さまのご協力にあらためて深くお礼を申し上げます。

これからも、組合員の皆さまのご協力の下強化に努めてきた「ロスプリベンション活動(事故防止・軽減策)」を継続するとともに、さらに競争力があり信頼される保険者となるべく、皆さまのお声をしっかりと聞き保険サービス向上に一層努力して参る所存でございますので、引き続きご支援を頂戴したく、よろしく願い申し上げます。

Due to the World's economic slowdown which originated from the countries within the EU, we fully understand that the recent business environment surrounding our Members of both ocean-going vessels and Japanese coastal vessels is still tough.

Under such circumstances, by taking into account the loss record for 2012 Policy Year, a promotion of the New Medium-Term Financial Stability Plan and various other factors, it was decided that the premiums for the 2013 Policy Year for ocean-going vessels were subject to a general increase of 5%. This is the lowest such figures amongst other International Group P&I Clubs. In addition, our Members were also asked to accept a relatively large amount of increase in respect of IG reinsurance costs. Meanwhile however, premiums for coastal vessel insurance remain unchanged due to the 2012 Policy Year's good Loss Record. (Please also refer to our Club Circular No. 12-018 of 26 November 2012.)

Despite the keen competition with other Clubs and domestic commercial insurers in Japan, the Club has started the new Policy Year with a total tonnage of 92 million tons. This is comprised of 89.4 million tons of ocean-going vessels and 2.6 million tons of coastal vessels. We would therefore like to show our appreciation to our Members for their kind and constant support.

We shall maintain our Loss Prevention activities which have been carried out with the cooperation of our Members. We shall also continue with our best efforts to improve the provision of insurance services for our Members by incorporating their requests to ensure that the Association becomes an even more credible and highly - acknowledged insurer.

更改の概要を、以下のとおりご報告いたします。

## 外航船保険

更改時には他クラブ間の移動によって加入隻数は減少したものの大型船の獲得によってトン数は1.9%増加した結果、2013保険年度の更改実績は、2,399隻、89.4百万トンとなりました。

## 内航船保険

厳しい船主経済事情の中、当組合へのご理解をいただき、損保各社への移動は61隻にとどまり、2013保険年度の更改実績は、2,320隻、2.6百万トンとなりました。

本年度も、ジャパンP&Iクラブをよろしくお願ひ申しあげます。

It is our pleasure to report the following renewal outcome as set out below:

## Ocean-going vessels

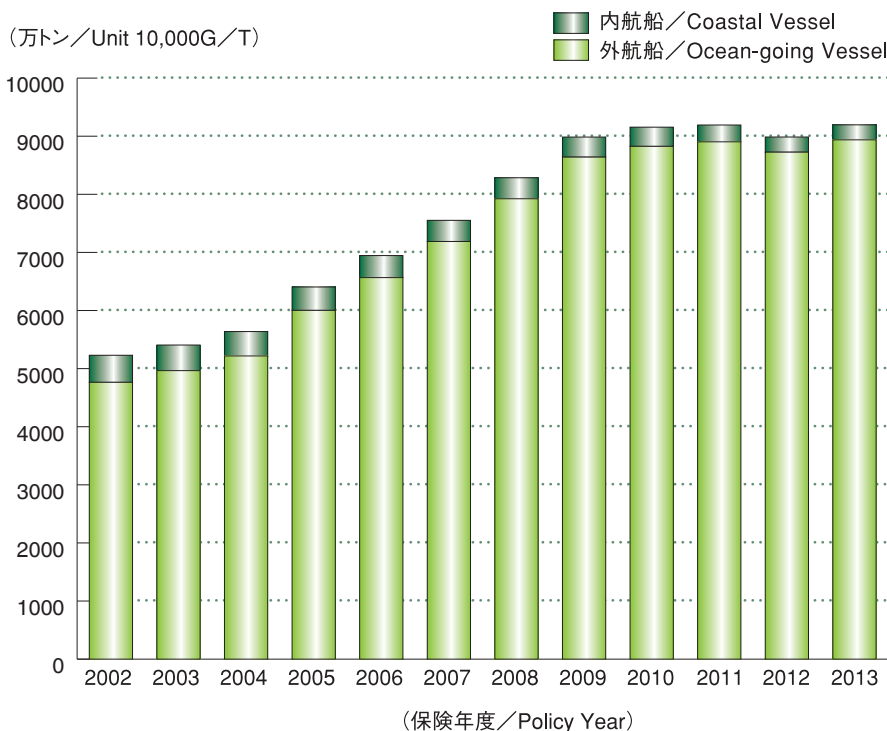
At renewal, the number of entered vessels is 2,399 with 89.4 million tons. This is the result of a big gain in overall tonnage but with a slight reduction in the number of vessels which was due to shifting to IG Clubs and other insurers.

## Coastal vessels

Thanks to our Members' cooperation and their support for the Club the number of entered vessels which have transferred to the Japanese domestic commercial insurers was limited to 61 vessels. We have 2,320 vessels with a total tonnage of 2.6 million tons in respect of coastal vessels which are insured by the Club at the start of 2013 Policy Year.

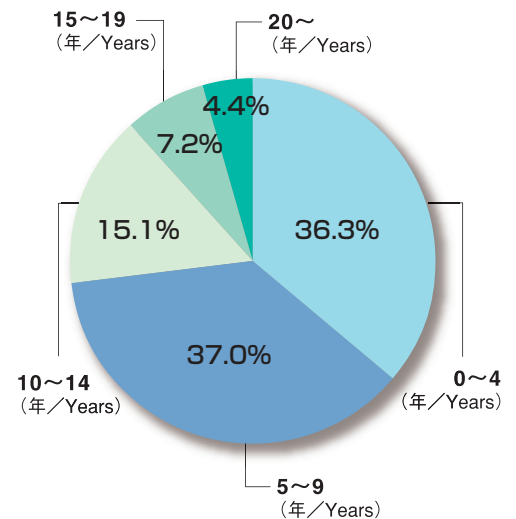
I would sincerely request that Members provide us with your continuing support and co-operation throughout the year to come.

契約量推移 (総トン数)  
Entered Tonnage



船齢別契約分布比  
Entered Tonnage by Age

(2013年2月20日現在) (as of 20 Feb.2013)



# 衝突事故と その防止対策

## Collisions and How to Avoid Them

Chaffe McCall LLP 弁護士



Mr. Robert B. Fisher, Jr. / Mr. Thomas Forbes

“A collision at sea can ruin your whole day” (衝突事故はあなたの一日を台無しにします) という格言があります。この紙面で、航法規則の詳細な論評は控えますが、航法の基本原則をいくつか取り上げて説明してまいります。継続的専門教育、ISM セミナーや訓練なども、衝突の防止のために重要な役割を果たすことになります。

『1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約』(COLREG 条約)は、どの航海士の資格を取得する際にも徹底的に理解するよう求められるので、航海士は十分に知っているものです。

### 国際海上衝突予防規則

COLREG 条約 (同条約に準拠した日本法が海上衝突予防法) は、以下の4節に分けられます。

- 1) 『総則』(第1～3条)。全船に常時適用。本規則中で使用される用語の定義に関する規定。
- 2) 『あらゆる視界の状態における船舶の航法』に関する規定(第4～10条)。
- 3) 『互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法』に関する規定(第11～18条)。追越し(第13条)、行会い(第14条)、横切り(第15条)といった、最も基本的で、広く認知されている“航法の原則”を定めている。第16条及び第17条は『避航船』及び『保持船』が取るべき動作について、第18条は各種船舶間の航法(帆船、動力船、漁ろうに従事している船舶、操縦性能制限船、運転不自由船等)について定めている。
- 4) 第19条は視界制限状態において船舶のとるべき(或いは避けるべき)航法に関する規定である。第20～37条は灯火、形象物、発光/音響信号に関する規定である。

著者 / About the writers:

Robert B. Fisher, Jr., J.D., Tulane University, former U.S. Navy deck officer, partner, Chaffe McCall, LLP

Thomas Forbes, J.D., Boston University, former U.S. Coast Guard legal officer, partner, Chaffe McCall, LLP

It has been said (in jest) that “a collision at sea can ruin your whole day”. This short paper will attempt to illustrate some navigation basics and is not intended to be a detailed review of the navigation rules. Continuing professional education, company ISM seminars, and training should also play a key role in collision avoidance.

The International Regulations for Prevention of Collisions at Sea (The “COLREGS”) are well-known by any competent navigating officer, since a thorough knowledge of these is required before receiving any type of Mate’s license.

### The Navigation Rules

The Rules are divided into four sections:

- 1) The “General” rules (Rules 1-3), apply to all vessels at all times, and give the definitions of terms used throughout the rules.
- 2) The “Steering and Sailing Rules” for conduct of vessels in any condition of visibility (Rules 4 through 10).
- 3) “Conduct of Vessels in Sight of One Another”, includes Rules 11 through 18. In this section are the most basic and commonly-understood “Rules of the Road”, namely, the rules for overtaking (Rule 13), meeting-head-on (Rule 14), and “crossing situations” (Rule 15). Rules 16 and 17 describe the actions to be taken by “give-way” and “stand-on” vessels, while Rule 18 sorts out the priorities of vessel types (e.g. sail, power, fishing, restricted maneuverability, not under command).
- 4) Finally, Rule 19 describes actions to be taken (or avoided) by vessels in restricted visibility, and the remaining rules (20-37) concern navigation lights, day shapes, and light/whistle signals.

### The Root Causes of Collisions

Almost without exception, seagoing mariners know these rules, yet collisions still happen with some regularity. Why?

Experience has shown that the greatest number of collisions are caused primarily by two factors:

- a) Failure of lookout, wherein vessels fail to see one another,

## 衝突事故の根本原因

船員であればほぼ例外なく上記の規定を理解しているはずですが、それでもなお衝突事故は発生し続けています。これは一体何故でしょう。

これまでの事故例から、衝突事故の多くは、主として以下2つの原因によって発生していることがわかります。

- a) 『見張り』に関する規定に反して見張りが不十分であり、互いに他船の存在を認識していなかった。
- b) 他船の動作を理解していなかった、認識しなかった、或いは互いに他船と十分な意思の疎通を図らなかった。

## 『見張り』(第5条)

第5条は、以下のとおり短く簡潔に書かれているため、理解しづらいものとなっています。

“Every vessel shall at all times maintain a proper lookout by sight and hearing as well as all available means appropriate in the prevailing circumstances or conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.”

(船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。)

この適切な見張りとはどれ程重要なものなのでしょうか。これに対して最もよく引用される事例として、New York 沖にて、夜間、蒸気船 ARIADNE 号が帆船 WILLIAM EDWARDS 号に衝突し、沈没させた事故の米最高裁判所による判決 (1871 年) があります。事故当時、WILLIAM EDWARDS 号の右舷灯は不明瞭であったものの、ARIADNE 号が WILLIAM EDWARDS 号の存在を認識せず、避航動作をとらなかったことに過失の一端があるとされました。この義務について裁判所は次のように判示します。

“The duty of the lookout is of the highest importance. Upon nothing else does the safety of those concerned so much depend. A moment’s negligence on his part may involve the loss of his vessel with all the property and the lives of all onboard”. *The ARIADNE*, 80 U.S. 478 (1872).

(見張りは最も重要な義務である。見張りほど関係者の安全を左右するものはない。見張りを怠ることは、船舶、積載している財物、乗組員全ての命を失うことに繋がる。)

この判示は今日でもなお通じるものです。今日では、他船を検知し追尾出来る様々な電子機器も揃っていますが、それでもなお見張り不十分による衝突事故は後を絶ちません。

## 事故例 — 横切り態勢での見張り不十分

最近、メキシコ湾において、視界良好な夜間、西航する ITB タンカーが、右舷船首方を南航するパナマックスバルカーに衝突の直前まで全く気付かなかったという事例がありました。タンカーの船長 (合い直の部下に要件を言いつけて降橋させ単独当直中) は左舷側の他船の動向を注視しており、右舷船首方の見張り及び電子海図、レーダー、AIS の確認を全く怠っていました。

despite the dictates of the “Lookout Rule”; and

- b) Failure to understand or appreciate the maneuvers of the other vessel, and failure of both vessels to communicate effectively with each other.

## Lookout Rule (Rule 5)

Rule 5 is almost deceptive in its brevity and simplicity:

“Every vessel shall at all times maintain a proper lookout by sight and hearing as well as all available means appropriate in the prevailing circumstances or conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.”

How important is a proper lookout? The most-quoted U.S. case is *The ARIADNE*, by the Supreme Court in 1871 wherein the steamer ARIADNE struck and sank the brig WILLIAM EDWARDS, off New York at night, and, even though EDWARDS’ starboard running light was very dim, ARIADNE was nevertheless partially at fault in failing to see the EDWARDS in time to avoid her. Of this duty the court said:

“The duty of the lookout is of the highest importance. Upon nothing else does the safety of those concerned so much depend. A moment’s negligence on his part may involve the loss of his vessel with all the property and the lives of all on-board”. *The ARIADNE*, 80 U.S. 478 (1872).

These words still ring true today. Yet collisions due to poor lookout still occur, despite an increasing array of electronic assistance in detecting and plotting other ships.

## Example – Lookout Failure in the Crossing Situation

Recently, on a clear night in the Gulf of Mexico, a westbound ITB tanker completely failed to see a southbound Panamax bulker off her starboard bow until immediately before collision. The tanker’s captain (alone on watch, having sent his seaman below on an errand) was concentrating on another ship off his port side, and completely ignored his starboard bow, as well as his electronic chart, radar, and AIS display.

### What happened?

Give-way ship failed to see stand-on ship.

### Why did it happen?

The captain, distracted by another approaching vessel and lacking a “second pair of eyes”, failed either to look starboard, or if he did, to notice what was there.

### How to prevent?

Keep a separate lookout on watch, especially when the primary navigator has a “situation” absorbing his concentration; use minimum-CPA alarm on radar, and on AIS; but recognize that the human eye is still the “best lookout”; correlate visual and radar contacts in order to identify other vessels in own ship’s vicinity.

### 何が起きたのか？

避航船が保持船を認識していなかった。

### 何故起きたのか？

船長は接近する第三船に気を取られており、また別の見張り員もおらず（“第二の眼”も無く）、右舷側を見ていなかった、或いは見ていたとしても何かがあるのか注意して見ていなかった。

### どうすれば防げたのか？

当直航海士が何かに集中しなければならぬような状況では特に、他の見張り手段を確保する。レーダー及び AIS の minimum-CPA (最接近距離 - Closest Point of Approach) アラームを使用する。ただし、目視確認が“最良の見張り”であることを認識すること。付近に他船がないかどうかを把握するために、目視とレーダー見張りを相互に関連させること。

## 事故例一行会い態勢における見張り不十分

数十年前、視界良好な夜間、チェサピーク湾において、出湾する満船の石炭輸送船と入湾する沿岸警備隊の訓練船が行会い態勢で接近したが、互いの動作を認識していなかったため衝突して甚大な損害が発生しました。訓練船の当直航海士は疲労状態にあり、正船首やや左から接近する灯火を船尾灯と誤認し、相手船が自船左舷船首方から接近していることに気付かぬまま、目前で左転した結果、自船は沈没、14人の沿岸警備隊の士官候補生が亡くなりました。石炭輸送船のパイロットは、灯火を見て、通常通り red-to-red (左舷対左舷) で行き会うものと考えていました。両船は互いに交信していませんでした。訓練船側に一方的過失があったと判断されました。

### 何が起きたのか？

訓練船の見張りが不十分であり、石炭輸送船からも交信が行われなかった。

### 何故起きたのか？

訓練船の当直航海士が疲労状態にあった。石炭輸送船も無線連絡を開始しなかった。

### どうすれば防げたのか？

航海士に十分な休養をとらせる。レーダーを正しく使用する。\*

## 連絡をとらないことは存在を認識していないことと同じ ほとんど真向に行会う態勢

2隻が反方位から接近し、互いを右舷船首方に見るような態勢は、当直者に悪夢をもたらします。当直者が、red-to-red (左舷対左舷) で行会うべく操船するのか、または、針路を変更せず、安全に green-to-green (右舷対右舷) で行会えるのかについて、判断を誤る可能性があるからです。

Texas 沖にて入航船と出航船が 30 ノットの相対速力で接近し衝突したケースでは、A 船は右舷対右舷で航過すると認識していた一方、B 船はこの状況に不安を持ちつづけ、相手船が至近に至っ

\* この事故は 1980 年に発生しました。今日では AIS により互いの船名で呼びかけられるため、より早く効果的な無線連絡が取られるようになっています。

## Lookout Failure in Meeting Head-On

A head-and-head meeting situation several decades ago on a clear night in Chesapeake Bay involved a downbound laden coal collier and an upbound Coast Guard training ship misunderstanding each other's intentions, with disastrous results. Training ship's fatigued officer-in-charge somehow mistook the oncoming range lights fine on his port bow for a stern light, did not realize a ship was bearing down on his port bow, and turned to port directly in front of her, resulting in sinking and death of 14 Coast Guard officer candidates. Collier's pilot had assumed from the lights shown that it would be a normal red-to-red meeting. The two vessels never communicated with each other. Sole fault found against training ship.

### What happened?

Failure of lookout on training ship, failure to communicate from collier.

### Why did it happen?

Navigator fatigue on training ship; failure to initiate radio contact by collier.

### How to prevent?

Alert navigators with adequate rest, proper use of radar.\*

## Failure to Communicate Equals Failure to Understand

### The “Not-Quite Head-On Scenario”

Vessels sighting each other on reciprocal headings with each slightly off the other's starboard bow can create every navigator's “nightmare”, since navigators can misunderstand as to whether it is a head-on situation to be steered “red-to-red”, or instead a safe green-to-green passage situation requiring no change of courses.

In a collision off Texas with inbound and outbound vessels closing each other at a combined relative speed of 30 knots, Vessel A judged it to be a safe green-to-green meeting while Vessel B apparently had lingering doubts about this and turned sharply to starboard when the ships were close, resulting in collision. Neither vessel had attempted to communicate with the other. The Court agreed with Vessel A that there was no risk of collision (0.3 mile lateral CPA prior to Vessel B's sharp turn) and found Vessel B solely at fault.

### What happened?

Two vessels approaching each other on reciprocal courses failed to communicate; one vessel incorrectly judged it a close-quarters situation and, without signal or warning, turned to starboard in front of the other.

\*Note: This collision was in 1980; today's navigators have AIS, enabling them to hail each other by name, which convenience tends to promote earlier and more effective radio communication.

てから突然激右転して衝突しました。どちらの船舶も互いに交信しようとしませんでした。裁判所は、衝突の恐れはないと認識したA船側を支持し(B船が激右転する前のCPAは0.3マイルであった)、B船側に一方的過失があるとしました。

## 何が起きたのか？

反方位から接近した2隻はともに連絡を怠った。B船は著しく接近することとなることを正しく認識せず、信号や警告を発することなく、相手船の前路に向けて右転した。

## 何故起きたのか？

B船はCPAを正しく認識することを怠り、また、B船が通告無しに激右転して著しく接近する状況を作出する前に、両船はともに交信することを怠った。

## どうすれば防げたのか？

早期に無線連絡を行う。これを行わないと自船を危険に晒すことになる。

## 追越し—第13条

大西洋を横断中の空船のパナマックスバルカーが夕日に向かって西航していました。船橋当直者は、目視でもレーダーでも十分な見張りを行っておらず、正船首やや左を航行していた木製帆走ヨットに気付かず、その結果ヨットとバルカー左舷船体との軽微な接触事故が発生しました。その後無線連絡が取られ、ヨットの船長は船体を放棄してバルカーに救助されました。

## 何が起きたのか？

バルカーとヨットがともに西航中、追越し態勢で衝突した。

## 何故起きたのか？

バルカーとヨットの見張りはともに不十分であった。木製ヨットは有効なレーダー反射器を装備しておらず、また、船長(単独航海中)は船尾方にバルカーを視認していたが、甲板下に行き寝入ってしまった。彼は激しい動揺を感じて衝突に気づき、その後バルカーを認めた。バルカーの乗組員は夕日の海面反射でヨットを見落としていた。

## どうすれば防げたのか？

夕日に向かって航行中、バルカーの見張りが不十分で、また、ヨットも全く見張りを行っていなかったために衝突が発生した。船橋当直管理手順を遵守していれば、この様な事態は避ける事が出来たはずである。

## 視界制限状態

航海士は、第19条『視界制限状態における船舶の航法』が、横切り、追越し、行会いなどの「互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法」に優先することを理解しておく必要があります。

言い換えると、第19条は、どちらの船舶が「右舷側」にいるのか、追越し側なのか、また、運転不自由船であるのかさえ考慮しません。安全な速力で航行することや著しく接近することとなるかどうかについての判断が重要であり、もし著しく接近することとなるなら、船舶は『十分に余裕のある時期にこれらの事態を避けるための動作』をとらなければなりません。

## Why did it happen?

Failure by one vessel to correctly determine CPA, and failure of either vessel to communicate with the other before Vessel B turned sharply to starboard without warning, creating a close quarters situation.

## How to Prevent?

Early radio contact. Those who fail to communicate do so at their own peril.

## Overtaking - Rule 13

A Panamax bulk carrier during an Atlantic crossing, in ballast, was sailing west into the late-afternoon sun. Her bridge watch were not keeping a sharp lookout either visually or on radar. Had they done so, they should have detected a wooden sailing yacht fine on the port bow. This overtaking resulted in light contact between the sloop and bulker's port side. Radio contact was then established and the master of the yacht, who decided to abandon, was taken aboard the ship.

## What happened?

Bulk carrier and yacht, both on westerly courses, collided, while in an overtaking situation.

## Why did it happen?

Improper lookout on the part of bulker and yacht. Wood yacht did not have an effective radar reflector and her captain (sailing solo) saw the bulker well astern of him, yet went below deck and may have fallen asleep. His first notice of collision was feeling a jolt and then seeing the ship. Bulker's crew failed to see the yacht in the bright sun's reflection on the water.

## How to Prevent?

Lack of a proper ship's lookout while sailing into the sun, plus the complete absence of lookout on the sailboat, caused this collision. Proper bridge management procedures should ensure that this situation does not happen.

## Restricted Visibility

Navigators must understand that Rule 19, "Restricted-Visibility Rule", supersedes the Crossing Rule, Overtaking Rule, and Meeting Rule, since the latter apply only when "in sight of one another".

In other words, Rule 19 does not "care" who is "on starboard", overtaking, or even not-under-command. What matters is to proceed at a safe speed and carefully determine if a close-quarter situation is developing and if so, then either vessel "shall take avoiding action in ample time".

## Special Situations

Harbor entrances and river traffic have their own unique hazards, and the COLREGS cannot anticipate every situation, many of which do indeed involve "Special Circumstances" under Rule 2.

## 特殊な状況

港口や河川の通航にはそれら固有の危険があり、COLREG 条約は全ての状況を予想していないため、多くの状況が第2条のもとで「特殊な状況」に包含されます。

### パイロットの乗下船場所と港口

一般に、パイロットを乗下船させる外洋からの接続水域では、パイロット乗下船前後に船舶が多方向から集まり、離れ、そして針路を変えていくため、操船者にとって特別な困難を伴います。操船者を幻惑する灯火や複数船舶が密集することが頻繁にあり、これらは、予想外の「著しく接近する状況」や衝突事故を引き起こします。このため、油断なき見張りや早期の交信が必要不可欠です。ここでもまた、目視とレーダー見張りを相互に関連させ、他船の意図を把握することが非常に重要です。

### 河川の通航—制限水路で船舶が輻輳する状況

河川内では船舶が輻輳する状況から逃れなければなりません。また、河川の湾曲部で他船と行会うのは得策ではありません。河川を下る船舶は湾曲部で広い水域が必要となるため、遡航する船舶に湾曲部の手前で一旦留まるよう要求するような、『航行管制』を行うことを検討すべきです。河川流があるため、これを下る船舶と比較して、遡航する船舶の方が容易に速力を制御することが出来ます。

## 基本原則

以下は衝突防止の基本原則です。航海士の誰もが認識すべきです。

- 1) 行会い態勢—他船に対して、大幅に針路を転じる、CPA を大きくとる、夜間であればマスト灯の間隔をひらく、他船に針路を転じたことを示す等の動作を早期にとり、他船がほぼ船首方向（正船首方 11 度内或いはその付近）に位置するような状況を避ける。
- 2) 横切り態勢（第 15 条、Starboard-hand rule と呼ばれる）—相手船の紅（左舷）灯が見える場合は、針路を転じその進路を避ける。相手船と著しく接近する状況で航過しようとせず、早期に衝突回避動作をとる。
- 3) 他船の方位に変化がなく船間距離が縮まる場合、必要な措置を取らない限り衝突する可能性が極めて高い。他船を避航するため針路を転じてその方位を変化させる。
- 4) 直前まで針路や速力の変更を待たないこと。確信が持てない時は船長を呼ぶ。他船と早期に連絡をとる。

## おわりに

今日では、レーダー、ECDIS、AIS、ARPA、Voyage Data Recorder (“VDR”) などの電子航海支援装置により、ISM (International Safety Management) 及び船社内部規則の下、船舶が衝突を回避する能力は高まっています。

しかし、このような最新の航海支援装置を搭載していても、船橋当直者がこれらを有効活用しなければ、彼らを援助するとともに気を散らさせることにもなり、依然として事故発生リスクがあるままです。

たいていの衝突事故は避けることができます。多くの衝突事故は人為的ミスにより発生していますので、適切な訓練と油断なき警戒がなされていれば、ほとんど全ての衝突事故は避けることが出来るのです。

## Pilot Boarding/Disembarkation Areas and Harbor Entrances

The sea buoy area, where ships typically embark and disembark pilots, pose special difficulties for mariners, since vessels converge, diverge, and change course before and after dropping their pilots. Often there are distracting background lights and multiple vessels. All of this can lead to unexpected close-quarter situations and collisions. A vigilant lookout and early communication are essential. Again, it is extremely important to correlate visual and radar contacts and ascertain the intentions of other vessels.

## River Traffic – Congestion in Confined Waters

“Traffic jams” in a river must be avoided early on. Meeting in a bend of the river is generally inadvisable. Downbound vessels needing plenty of “sea room” in a bend, should consider “directing traffic” by requesting upbound vessels to hold up below the point/bend. In river current, it is easier for upbound vessels to slow under control, and much more difficult for downbound vessels to do so.

## The Basics

Here are some basic “collision avoidance” thoughts, which every ship’s officer should already know:

- 1) Head-on situation – avoid getting into a “fine” on the bow (within 11 degrees end on or nearly so) aspect with another vessel by taking early action to avoid her, e.g. substantial course change, to widen the CPA, open masthead and range lights (if at night), and to show the other ship they are opening;
- 2) The Crossing Rule (Rule 15) sometimes called the “starboard-hand rule” – if the other ship is showing you her red sidelight, alter course and keep out of her way. Do not try to pass her at close quarters, and take early avoiding action;
- 3) Steady bearing and decreasing range means that a significant chance of collision exists unless corrective action is taken. Look for bearing drift to “widen out” the other ship;
- 4) Do not wait until the last minute to alter course and speed; call the master to the bridge if in doubt; communicate early with other vessels.

## Conclusion

Today, electronic navigation aids, including radar, ECDIS, AIS, ARPA and Voyage Data Recorder (“VDR”) have increased a vessel’s capabilities to avoid collisions under the International Safety management (“ISM”) and company protocols.

Yet, in spite of having the latest navigation aids, a ship remains at risk unless her bridge watch uses them effectively because they can be a distraction as well as a benefit.

Most collisions are avoidable. Most are caused by human error. Almost all collisions can be prevented by proper training and vigilance.



3

## 損害調査部のクレーム処理体制変更のお知らせ

### Introduction of "Crew Claims Team" in GROUP I, CLAIMS DEPT., Tokyo Principal Office

このたび4月1日付で東京本部・損害調査部のクレーム処理体制を変更いたしました。これまで、第1グループにて各種管理業務（予算、統計、国際P&Iグループ関連業務、プールクレーム、海外Correspondents網の整備、セミナー開催等）を統括し、第2～4グループにて東京契約の加入船のクレームをフリート別に分担して処理する体制としておりましたが、今後は東京契約船の全ての船員クレームの処理を第1グループに集中させることといたしました。第1グループは各種管理業務に加え船員クレームを担当し、第2～4グループはこれまで通りの担当フリートの船員クレーム以外のクレームを処理することとなります。

今回のクレーム処理体制の変更の理由は、クレーム担当者の専門性を高め、的確でより効率的で迅速なクレームサービスの提供を目指すことにあります。第1グループのクレームスタッフは船員クレームに特化することで多国籍化する船員のクレームに対応し、増加傾向にある訴訟案件の対応に取り組みます。第2～4グループでは船員クレーム以外のクレームに専念し、専門性を高めてまいります。専門性を高めることにより、本部機能を強化し、支部やロンドンのクレーム事務所であるJPI英国サービス株式会社の支援を強固なものにし、組合員各位へのサービス向上に努めてまいります。

第1グループのグループリーダーは齋藤佳代、船員クレームを監督するマネージャーは福嶋正俊です。新生第1グループ職員全員の写真を掲載いたします。皆様のご支援・ご指導を賜りたく宜しくお願い申し上げます。

Let us inform you about changes in our CLAIMS DEPT., Tokyo Principal Office.

With effect from 1st April 2013, all crew claims are handled by Group I and rest of claims are handled by Group II, III, and IV on a fleet wise basis. Group I also handles administrative work (Claims reviews / Statistics / Pool claims / Correspondents Network / Seminars etc...) as before.

The reason of the change is to enhance expertise of claims handlers. By concentrating on crew claims, claims handlers in Group I will be able to coop with numerous numbers of claims involving multinational seafarers more efficiently and can manage increasing numbers of litigations commenced by seafarers promptly and appropriately.

Each of Group II, III, IV, is going to concentrate their time and forces on claims other than crew claims and brush up their expertise. By doing so, we can strengthen role of Headquarters and ensure to support our Branch offices and UK subsidiary, Japan P&I Club (UK) Services Ltd. We will continue to improve our claims services to assist Members and to protect interest of Members.

Group I is led by Kayo Saito (Group Leader) and a responsible manager of crew claims is Masatoshi Fukushima (Manager). Attached is the photo of all the staff members of Brand New Group I.

Your kind support and cooperation will be highly appreciated.  
Best Regards,



写真：

まる囲み：柳寺

後列左から：東・大杉・渡辺・平野・東原・福嶋M・齋藤G L  
前列左から：岡田・小田嶋・加藤・小野・和田

Round photo : J. Yanagidera

Back Low from left :

K. Azuma, S. Osugi, T. Watanabe, H. Hirano, S. Tsukahara,  
M. Fukushima M, K. Saito GL

Front Low from left :

M. Okada, R. Odajima, Y. Kato, K. Ono, S. Wada

# ホームページが生まれ変わりました！ Renewal of JPI's Website

リニューアル準備を進めて参りました当組合のホームページが4月1日に公開されました。是非ご利用下さい。  
Our website was renewed on 1 April 2013. Why not access our new website to see the changes?

URL : <https://www.piclub.or.jp>

The image shows a screenshot of the JPI website with several callouts:

- 1**: Points to the language selector (日本語 / English).
- 2**: Points to the main navigation menu, specifically highlighting 'ニュース・刊行物' (News & Publications).
- 3**: Points to the '組合員ページ' (Members Page) section, which includes a login form with fields for 'ログインID' (Login ID) and 'パスワード' (Password), and a 'ログイン' (Login) button.
- 4**: Points to the 'P&I 特別回報' (P&I Special Report) link in the 'JPIメールマガジン' (JPI Newsletter) section.

The newsletter sign-up form below shows the following content:

**メールマガジン**

『P&I保険 ホームページ新着情報配信』のご案内

JPIでは組合員の皆さまや他の方々向けにホームページの新着情報や海事関連情報など有益な情報をメールマガジンとして配信しています。P&I特別回報やJapan P&I Newsの最新号がホームページに掲載されるなど、ホームページの内容が更新された場合に、一日一回メールでお知らせいたします。

**配信をご希望の方**

下記の「メールマガジンの登録/解除」をクリックしてメールアドレスを入力してください。入力されたメールアドレス宛に本登録用URLを含むメールが配信されますので、メール本文に記載されている本登録用URLをクリックして必要事項を入力し、登録を行ってください。

[メールマガジンの登録/解除](#)

※配信を解除する場合は上記より「解除」をしてください。  
※メールマガジンはブレイン株式会社の「BlaynMail」を利用して配信されます。

従来のホームページより主に以下の点が**便利**になりました。

The followings are “**user-friendly**” items featured on our new website.

① ページごと \* に日本語・英語の切替えが可能になりました。  
Each page can be read in either Japanese or English\*.

(\*英語コンテンツの存在しないページについては英語トップページに遷移します。)  
(\*Unless there is no English translation, in which case the home page will be shown.)

② 掲載情報が探しやすくなりました。  
Necessary information can be found more easily.

カテゴリーごとにコーナーを設け、必要な情報に即座にたどり着けるよう工夫しました。  
トップページに最新の「特別回報」「Japan P&I News」を掲載、さらに「ロスプリベンションガイド」「ジャパン P&I ニュースレター」もトップページからご覧いただけます。  
これらニュース系刊行物および保険契約規定・各種ガイドブックは「ニュース・刊行物」のコーナーからすべてご覧いただけます。

Topics covered by our website are divided by categories so that necessary information can be found more quickly. Our latest “Circulars,” and “Japan P&I News” are displayed on the home page. Also, “P&I Loss Prevention Bulletins” and “Japan P&I Newsletters” can be accessed via the same page. Our “News & Publications” section gathers together all the latest JPI news, Club Rules and guide books.



③ 組員ページ \* へのアクセスのための ID・パスワード登録がホームページ上から可能になりました。

Registration of Log-in IDs and Passwords for “Members Pages” \* is easy via the home page.

(\*当組合にご契約いただいている組員の方及びコレスポンデントのみがご覧いただける専用ページです。)  
(\*Only members and correspondents can access “Members Pages.”)

④ トップページからメールマガジン登録が可能になりました。  
You can register for Web Magazine services via the home page.

メールマガジンにご登録いただくと、ホームページに掲載されたニュース・刊行物やその他海事関連情報など有益な情報をいち早くご登録いただいたメールアドレスにお届け致します。  
まだご登録されていない方は、この機会に是非ご登録下さい。

If you sign up for the web magazine, you can receive e-mails promptly with our news, publications and other useful maritime-related information as updated on the website. If you have yet to register, please sign up now.

今後もさらにコンテンツ・機能を充実させ、皆様のお役に立てるホームページを目指して参ります。どうぞご期待下さい！  
We shall continue to enhance the contents and functions on the website for your usability. Please look out for updates!

# 組織変更と人事のおしらせ / Change of Organisation and Personnel

当組合は2013年4月1日付で以下のとおり組織変更と人事異動を行いました。  
Please be advised that we made a reorganisation and personnel change as follows:-

## ◎組織変更 / Organisation (as of 1 April, 2013)

- 「経理部」の名称を「財務経理部」へ変更  
Name of "Accounting Department" has been changed to "Investment Management and Accounting Department."
- 情報システム部内の「情報システムグループ」を「インフラ企画運用グループ」と「システム開発保守グループ」の2グループ体制へ変更  
"Information Systems Group" under the "Information Systems Department" has been restructured to two groups as follows:-
  - "Infrastructure Planning Operation Group"
  - "System Development Maintenance Group"

## ◎人事異動 / Personnel Changes:

2013.4.1 / On 1 April 2013

情報システム部長兼システム開発保守グループリーダー

石井 哲郎

Tetsuo Ishii, General Manager of Information Systems Department, has also been appointed Assistant General Manager of Systems Development Maintenance Group.



損害調査部長

沢辺 浩明

Hiroaki Sawabe has been appointed General Manager of Claims Department.



ロスプリベンション推進部長

岡田 卓三

Takuzo Okada has been appointed General Manager of Loss Prevention and Ship Inspection Department.



契約部・部長兼内航グループリーダー

武 紀行

Noriyuki Take has been appointed General Manager of Tokyo Underwriting Department and Assistant General Manager of Naiko Group of the department.



損害調査部・部長

中村 康之

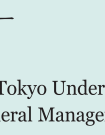
Yasuyuki Nakamura has been promoted to General Manager of Claims Department.



契約部第1グループリーダー兼第2グループリーダー

守屋 直幸

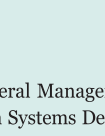
Naoyuki Moriya, Assistant General Manager of Group I of Tokyo Underwriting Department, has also been appointed Assistant General Manager of Group II of the department.



情報システム部インフラ企画運用グループリーダー

浜口 克宏

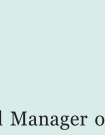
Katsuhiko Hamaguchi has been appointed Assistant General Manager of Infrastructure Planning Operation Group of Information Systems Department.



損害調査部第2グループリーダー

伊地知 憲輔

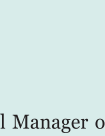
Kensuke Ijichi has been promoted to Assistant General Manager of Group II of Claims Department.



損害調査部第4グループリーダー

志田 一孝

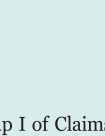
Kazutaka Shida has been promoted to Assistant General Manager of Group IV of Claims Department.



損害調査部第1グループ・マネージャー

福嶋 正俊

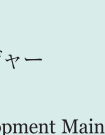
Masatoshi Fukushima, Manager, has been moved to Group I of Claims Department.



情報システム部システム開発保守グループ・マネージャー

野田 憲司

Kenji Noda has been appointed Manager of System Development Maintenance Group of Information Systems Department.



契約部第2グループ・マネージャー

孫 珍成

Jinsung Son, Manager, has been moved to Group II of Tokyo Underwriting Department.

## ◎ありがとうございました（退職者） / Leavers:

2012.10.31

神戸支部契約グループ

二宮 稔

Minoru Ninomiya, Senior Advisor of Underwriting Group of Kobe Branch, retired on 31 October 2012.

2013.3.31

内部監査室

松本 和利

Kazutosi Matsumoto, Senior Advisor of Internal Audit Division, retired on 31 March 2013.

契約部内航グループ

前野 好孝

Yoshitaka Maeno, Senior Advisor of Naiko Group of Tokyo Underwriting Department, retired on 31 March 2013.

We wish them a long and happy retirement.

## ◎よろしくお願ひします（新職員紹介） Recent Arrivals:

2013.4.1 / On 1 April 2013

契約部第1グループ・マネージャー

田中 洋次

Yoji Tanaka - Manager, Group I, Tokyo Underwriting Department



神戸支部契約グループ

内山 智史

Satoshi Uchiyama - Underwriting Group, Kobe Branch



今治支部損害調査グループ

坂元 伸光

Nobuhiko Sakamoto - Claims Group, Imabari Branch



契約総括部総括グループ

田島 祐輔

Yusuke Tajima - Underwriting Group, Underwriting Administration Department



損害調査部第1グループ

東原 智美

Satomi Tsukahara - Group I, Claims Department



契約部第2グループ

長谷川 千洋

Chihiro Hasegawa - Group II, Tokyo Underwriting Department



損害調査部第3グループ

平山 智香子

Chikako Hirayama - Group III, Claims Department

